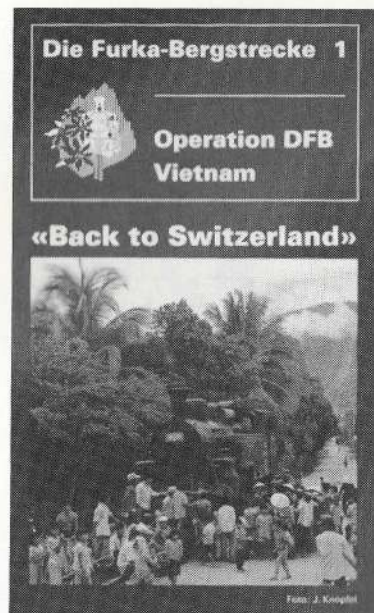




Verein Furka-Bergstrecke

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG





Ein interessanter Film  
zum Thema Lokomotiven  
aus Vietnam

Preis Fr. 98.–  
je Videokassette  
(plus Versandkostenanteil)

55 Minuten

Bestellungen nimmt  
die Materialzentrale  
entgegen:

Verein Furka-Bergstrecke  
Materialzentrale  
E. Gfeller  
Zürcherstrasse 209  
8500 Frauenfeld

Foto: J. Kneipf



Dieser Film vermittelt  
einen Eindruck über das  
Geschehen seit 1982

Preis Fr. 49.–  
je Videokassette  
(plus Versandkostenanteil)

21 Minuten

Bestellungen nimmt  
die Materialzentrale  
entgegen:

Verein Furka-Bergstrecke  
Materialzentrale  
E. Gfeller  
Zürcherstrasse 209  
8500 Frauenfeld

Foto: Beat H. Schweizer

Mitteilungsblatt / Bulletin  
Verein Furka-Bergstrecke  
3999 Oberwald

Ausgabe / Edition 1/1993  
DFB, Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG  
3999 Oberwald

## Impressum

10. Jahrgang Auflage 10 000 Ex.  
10<sup>e</sup> année Tirage 10 000 ex.

4 Ausgaben jährlich / 4 éditions par an

Redaktionsteam / Rédacteurs:  
Hans Hofmann, Bruno Albisser,  
Beat Schweizer  
Mitarbeiter: A. Heinemann, Hr. Haefelfinger

Redaktionsadresse / Adresse  
de la rédaction: H. Hofmann  
Schellenbergstrasse 5, 7000 Chur

Übersetzungen / Traductions:  
Hans Maurer, 1233 Bernex  
Yves Müller, 1093 La Conversion

Druck / Imprimé par:  
Keller-Druck AG, 5004 Aarau

Unsere Adressen / Nos adresses:  
Verein Furka-Bergstrecke, Mitglieder-  
dienst, Postfach 3468, CH-4002 Basel  
DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG  
Postfach, CH-3999 Oberwald

Redaktionsschluss für Nr. 2/1993/  
Clôture de rédaction du n° 1/1993:  
8. April 1993 / 8 avril 1993

Erscheinungsdatum: Woche 22  
Date de parution: semaine 22

Unsere Konten / Nos comptes:  
Verein Furka-Bergstrecke  
Postcheckkonto 19-11643-1, Sion  
Schweiz. Bankgesellschaft, Frauenfeld,  
Konto 403.435 MI

Deutsche Bank, Filiale Konstanz (BRD),  
Konto 0448 076 BLZ 690 700 32

DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG  
Postcheckkonto 19-5011-3, Sion



## Inhalt / Sommaire

DVZO-Personal bei der DFB	5
Bezug von älteren Mitteilungsblättern	6
Jahresbericht des «info-bus» per Ende 92	7
Einladung zur 9. ordentlichen Generalversammlung	10
Zürcher Lehrlinge bei der DFB	13
Bauarbeiten am Bahnhof Gletsch 1992	17
Der Rollmaterialpark der DFB	19
Humor	23
Sektionsnachrichten	25
Bestellatalon für Verkaufsartikel	31

Titelbild:  
Im Raw Meiningen steht bereits der  
Kessel für die Lok 1 zum Einbau bereit.  
Foto DFB





## Wir bitten um Unterstützung!

Liebe Vereins-Mitglieder und Freunde der Furka-Bergstrecke

Wie Sie wissen, wollen wir ab Ende Juli 1993 regelmässig von Freitag Nachmittag bis Sonntag die Strecke von Realp bis zur Station Furka mit unseren Dampfzügen befahren. Zusätzliche Personenwagen sind in unseren Rollmaterialwerkstätten in Bern, Goldau, Liestal und Oensingen in Arbeit, und die beiden Dampflok HG 3/4 Nr. 1 und Nr. 2 nähern sich der Fertigstellung durch das Raw in Meiningen.

Damit wir mit regulären Dampfzügen möglichst bald das Wallis und Gletsch erreichen, laufen unsere Vorarbeiten und Planungen auf Hochtouren. Zur Realisierung der 3. und 4. Ausbaustufe benötigen wir aber weiteres Kapital. Wir bitten Sie mitzuhelfen, damit auch die Aktienkapitalerhöhung 1993 der DFB ein Erfolg wird. Bestellen Sie weitere Zeichnungsprospekte und zeigen Sie diese Ihren Freunden und Bekannten oder fragen Sie Ihren Arbeitgeber, ob und wie Sie Werbung für die DFB machen können.

Zeichnungsprospekte erhalten Sie beim Sekretariat: Telefon 061/4119191, Telefax 061/4119020.

Mit freundlichen Grüssen  
Alfred Gysin  
Präsident VFB und DFB

P.S. Haben Sie bereits eine der neuen 400er-Aktien der DFB gezeichnet?

## DVZO-Zugpersonal bei der DFB

Die DFB ermöglichte dem Zugpersonal des Dampf-Bahn-Vereins Zürcher-Oberland (DVZO) eine sehr wertvolle Abwechslung und Bereicherung ihres Freizeitjobs. In der Fahrseason 1992 erfolgte nämlich die Zugbegleitung bei der DFB weitgehend durch Zugpersonal des DVZO. Als Betriebsleiter der DVZO möchte ich der DFB daher im Namen unserer beteiligten Zugführer und Kondukteure herzlich für das entgegengebrachte Vertrauen und die gute Zusammenarbeit danken. Ein besonderer Dank geht auch an DFB-Betriebsleiter Jörg Kreuzmann, der es verstand, unser Personal zu motivieren und zweckmässig einzusetzen.

Sie, verehrte Leserinnen und Leser, werden sich fragen, warum die DFB nicht genügend eigenes Personal für die Zugbegleitung rekrutiert und ausgebildet hat. Tatsächlich hat die DFB einige Interessenten für die Funktion als Zugbegleiter, leider «vergass» man aber, dieses Personal auf diese Aufgabe vorzubereiten und auszubilden, weil alle verfügbaren freiwilligen Helfer beim gut organisierten Baudienst, bei der Wagenrestauration und in der sehr erfolgreichen Finanzbeschaffung beschäftigt waren und kein Betriebsleiter da war, der rechtzeitig die Anliegen des regulären Fahrdienstes und Bahnbetriebes vertrat. Einzig das Lokpersonal, bedingt durch Einsätze für den Baudienst, war vorhanden und ausgebildet. So erreichte mich im Februar dieses Jahres die Anfrage von Beat Schweizer aus der DFB-Geschäftsleitung, ob ich ihm beim Aufbau einer Betriebsorganisation und Zugbegleitung helfen könne, denn das Bundesamt für Verkehr (BAV) verlange ausgebildetes und erfahrenes Zugpersonal als Teilbedingung zur Erteilung einer Betriebsbewilligung. Verbunden mit der Auflage, einen vollamtlichen Profi-Betriebsleiter ab sofort anzustellen, ging es darum,

abzuklären, ob das BAV unsere DVZO-Zugbegleiterausbildung anerkennt. Nach entsprechenden Abklärungen kam das ok. Der neue Betriebschef der DFB, Jörg Kreuzmann – ein erfahrener SBB-Ausbildungszugführer und Verwaltungsmann – wurde von den SBB für seinen Einsatz als Betriebsleiter der DFB freigestellt. Gemeinsam erarbeiten wir die Ausbildung und den Einsatz des DVZO- und des neu auszubildenden DFB-Personals. So bestritten Adrian Ramsauer, DVZO-Ressortleiter Zugpersonal, und ich zusammen die ersten vier Einsatztage bei der DFB. In Anwesenheit von gegen einhundert Presseleuten und Gästen mussten wir auf den Anlagen des Depots Realp rangieren, den ersten Zug zusammenstellen, Bremsproben durchführen – eine recht anspruchsvolle Arbeit auf einem noch unbekanntem «Bahnhof».

Als geschobener Zug ging es bergauf. Die offenen Aussichtswagen erwiesen sich nämlich als ungeeignet für Bergfahrten hinter der Dampflok, weil die Rauch- und Russbelästigung in den zahlreichen Tunnels kaum erträglich ist. Mit Funkgeräten besteht im geschobenen Zug die Verbindung zum Lokführer. Recht eilig blies uns der rauhe Bergwind ins Gesicht. Romantisch ist die Fahrt tatsächlich, zwischen hohen Schneewänden, über geländerlose Brücken, wo tief unten die wilden Bergbäche rauschen, ging es bergauf. In den Tunnels ein ohrenbetäubender Lärm der schwer arbeitenden Dampflok. In Tiefenbach (1846 m ü. M.) ist die vorläufige Endstation erreicht. Für all die Fotografen mussten auf der Talfahrt an verschiedensten Orten Halte eingelegt, Scheinanfahrten organisiert und besondere Bahnsujets ausgewählt werden. Dass uns bei einem Rückwärtsmanöver beinahe ein Bauzug in die Quere kam, ist nur ein pikantes Detail. (Dies hatte zur Folge, dass gleichentags eine

harte Instruktion über den Fahrdienst für Bauzüge erfolgte!)

Die interessierten Journalisten aus dem In- und Ausland wunderten sich natürlich über unsere mit DVZO angeschriebenen Uniformen. So hatten wir Gelegenheit, unsere DVZO vorzustellen, dessen Existenz überhaupt bewusst zu machen. Das war die Gelegenheit, für unsere eher lokal bekannte Dampfbahn im Zürcher Oberland etwas Werbung zu betreiben.

Am folgenden Tag fanden DFB-Aktionsfahrten statt. Gar manches, auch beim DVZO bekanntes Gesicht, war da anzutreffen. Im Verlaufe dieses Jahres konnten wir neben unserem Dienst auf «unserer lokalen Museums-Vollbahn» auch bei der DFB internationale Fahrgäste auf zwar «schmalen Spur und vakuumgebremst» betreuen. Mit der Inbetriebnahme des ersten geschlossenen Personenwagens wurden auch die bergwärts geschobenen Züge «abgeschafft» und in Realp und Tiefenbach zur Freude der Fahrgäste und auch zu unserer natürlich, die Lok wieder an die Spitze des Zuges manövriert. Zunehmend konnten auch DFB-Zugbegleiter instruiert werden und es ergab sich eine kollegiale Zusammenarbeit.

Die Leistungen der DFB-Leute haben uns sehr beeindruckt. Auch das Klima des Zusammenlebens auf engstem Raume war für uns vorbildlich. Natürlich wird (wie beim DVZO auch!) über Nichtanwesende getratscht, aber die gegenseitige Hilfsbereitschaft, die Art, wie wir Zugbegleiter empfangen und eingeführt wurden, die gegenseitige Rücksichtnahme, die Internationalität aller Freiwilligengruppen, haben uns auch Anregungen für das Leben im DVZO gegeben. Der Einsatz von DVZO-Personal war vorerst nur für die Saison 92 vorgesehen. Nun zeigt sich aber, dass auch in Zukunft eine engere Zusammenarbeit in der Ausbildung und im gegenseitigen Personalaustausch doch für beide Betriebe zweckmässig ist. Da der DVZO bereits anfangs Mai den Fahrbetrieb aufnimmt, können DFB-Zugbegleiter bei uns erste praktische Erfahrungen sammeln und auch Theoriekurse lassen sich im Raume Zürich zentral und gut erreichbar organisieren.

So hoffe ich auf eine weitere erspriessliche Zusammenarbeit und wünsche der DFB und dem DVZO vorerst einen «kreativen Winterschlaf».

Peter Schwarzenbach  
Betriebsleiter DVZO

## Bezug von älteren Mitteilungsblättern

Im ersten Jahr des Verkaufs von älteren Mitteilungsblättern konnten über 180 Stück ausgeliefert werden. Sicher konnte damit manchem Neumitglied die Geschichte unserer Bahn näher gebracht werden. Leider sind nicht mehr alle Ausgaben in genügender Anzahl vorhanden. Sollten irgendwo noch stille Reserven bestehen, so sind wir (und weitere Interessenten!) um Zusendung sehr froh. Danke.

Die Preise bleiben auch im neuen Jahr gleich Fr. 3.–/DM 3.50 pro Heft. Bitte beachten: Die Portospesen ins Ausland sind hoch. Der Versand erfolgt mit Einzahlungsschein (Zentralkasse), wir bitten um sofortige Begleichung. Bestellungen sind wie bis anhin zu richten an: VFB, Sektion Nordwestschweiz, Industriestrasse 15, CH-4410 Liestal. Wir freuen uns über das Interesse.

Karlheinz Wirz

## Jahresbericht des «info-bus» per Ende 92

1992 war sowohl für den VFB als auch die DFB AG sehr erfreulich. Durch die Teilbetriebsaufnahme Realp-Tiefenbach wurde der Beweis erbracht, dass eine Reaktivierung der Bergstrecke möglich ist und bei entsprechender Publizität sowie passenden Rahmenbedingungen genügend Interesse zu wecken vermag. Verständlicherweise traten da alle übrigen Aktivitäten rund um das Projekt etwas in den Hintergrund. Auf lange Sicht dürfen sie aber nicht vernachlässigt werden, denn praktisch kein Unternehmen kann nur von einem Produkt leben, wenn es sich nicht gleichzeitig ein Leitbild zu geben und das zugehörige Umfeld zu schaffen vermag. So gesehen kann der «info-bus» in einem breiten Bevölkerungskreis eine nicht unwichtige Aufgabe erfüllen, in der Meinungsbildung und Werbung. Aber auch im Marketing sind noch zusätzliche Kapazitäten vorhanden, die es 1993 zu nutzen gilt.

1992 war der Bus an 21 Orten und an 53 Tagen im Einsatz, wobei nur die Monate März bis Oktober/November zur Verfügung stehen. Im Winter ist es zu kalt, aber auch die angebotenen Möglichkeiten für sinnvolle Einsätze sind zu gering. Die jeweiligen Erfolge sind dabei unterschiedlich. Noch immer sind Anlässe, die im Zusammenhang mit anderen Bahnjubiläen oder -präsentationen stehen, sehr gut besucht und damit auch für uns ein Publikums- und Verkaufserfolg. Aber wir sind gerne auch bei anderen Gelegenheiten mit dem Bus dabei, um einen weiteren Personenkreis für unser Vorhaben zu begeistern.

Nun in der Winterpause werden die Nummernschilder abgegeben und das Fahrzeug eingestellt. Es ist die Zeit, den Bus auf die neue Saison vorzubereiten. Vor allem im Bereich Informationen sollte er aktualisiert werden. Hier scheint der VFB allerdings an perso-

nelle Grenzen zu stossen und durch das Setzen von – zwar verständlichen – Prioritäten bleiben möglicherweise gewisse Wünsche dann eben unerfüllt. Für die neue Saison sind bereits einige Voranmeldungen für den Bus eingegangen, die zu einem späteren Zeitpunkt wieder in einem Tourenplan 1993 zusammengefasst werden.

Für die verschiedenen Einsätze hat sich eine bereits gut eingespielte Lösung bewährt. Die jeweilige Sektion meldet möglichst frühzeitig einen Einsatz, sorgt für die Bewilligung und den notwendigen elektrischen Anschluss und stellt ein Busbetreuersteam von je einer Person pro Tag. Für alle weiteren Aufgaben ist dann das ständige Busteam verantwortlich. Die engagierten Sektionsmitglieder, denen die Örtlichkeiten und die ansässigen Bewohner vertraut sind, können eine gezieltere Werbung vornehmen, als das oftmals fremde Busteam. Diesem Umstand ist sicher auch der Werbeerfolg des «info-bus» im Jahr 1992 zu verdanken. Auch finanziell schliesst die Busabrechnung wieder positiv ab, ja es konnten der Zentralkasse sogar Fr. 10 000.– überwiesen werden. Dies alles ist aber nur möglich, weil sich sowohl die Organisatoren, das örtliche Betreuersteam, aber auch das ständige Busteam unermüdlich für die Sache eingesetzt haben. Ihnen allen gebührt deshalb ein herzliches Dankeschön.

Immer wieder soll aber auch auf die Dachreklamenmieter aufmerksam gemacht werden, die National-Versicherung, die Verkehrsvereine Andermatt und Obergoms, die Fiesch-Eggishorn-Bahn und die Dampfschiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees, für die wir ebenfalls werben und die zusammen einen recht ansehnlichen Teil der Buskosten abdecken.

Am Ende jeder Saison, so hat es sich bereits eingebürgert, findet das soge-



Der VFB-Bus anlässlich einer Veranstaltung in Winterthur.

nannte Busteamtreffen statt, bei dem sich die ständigen Mitglieder, zusammen mit ihren Partnern, zu einem gemütlichen Zusammensein einfinden. Nachdem die offiziellen Mitteilungen wieder an die Frau bzw. den Mann gebracht sind, folgt ein reger Gedankenaustausch; Anregungen werden entgegengenommen und die ebenfalls anwesenden Herren aus der Geschäftsleitung stehen für weitere Auskünfte gerne zur Verfügung. Wiederum konnten drei Personen aus dem Busteam mit einem kleinen, passenden Präsent für ihre Arbeit und Treue geehrt werden. Die Anwesenheit aller Beteiligten und das von Dive Schmid verfasste

Protokoll wurden bereits in einem separaten Schreiben verdankt.

Das im vergangenen Jahr lancierte «Furkageschenkset» wurde ungefähr 70mal verschickt, zum Teil verkauft, aber auch als Dankeschön gratis abgegeben, für irgendein «Good will» gegenüber der Bahn bzw. dem Bus. 1993 wird nun eine Pause eingeschaltet. Zugegeben, es konnte aber auch kein geschickter und passender Ersatz gefunden werden.

Zum Schluss wünscht das Busteam zum 10-Jahr-Jubiläum schon jetzt: Dem VFB zu seinem Wiegenfeste, für 1993 nur das Allerbeste!

## INFOMITARBEIT

**Gletsch**

**2 Personen**

**27. 6.–17.10. 93**

**Realp**

**Einzelpersonen**

**4. 7.–10. 10. 93**

Unterkunft und Verpflegung in Gletsch im Bahnhof. In Realp steht ein Wohnwagen zur Verfügung und die Verpflegung erfolgt im Camp.

Einführung erfolgt, und Infounterlagen werden zur Verfügung gestellt.

Interessenten melden sich möglichst rasch bei:  
Eugen Gfeller, Zürcherstrasse 209, 8500 Frauenfeld

## Mitgliedervergünstigungen

Mitglieder erhalten gegen Vorlage des gültigen Mitgliederausweises an nachstehenden Orten Rabatte:

**Partnergeschäft:**

Ahorni Hotel  
Postfach 32  
3999 Oberwald  
Tel. 028/73 20 10

**Vergünstigung:**

10% Rabatt auf den Preisen der Hochsaison in der Zeit von Juni bis November

Sportbahnen AG  
3999 Oberwald  
Tel. 028/73 18 53

Hungerbergbahnen ganzes Jahr Tarif für Einheimische

INFO-Bus  
INFO-Kiosk Gletsch  
INFO-Kiosk Realp

10% Rabatt auf den auf der Preisliste entsprechend gekennzeichneten Preisen



## Einladung zur 9. ordentlichen Generalversammlung

Samstag, 20. März 1993, 14.00 Uhr, Restaurant Kreuz, 3123 Belp

### Traktanden:

1. Begrüssung
2. Traktandenliste
3. Wahl der Stimmenzähler
4. Genehmigung des Protokolls der 8. ordentlichen Generalversammlung vom 21. März 1992 in Nottwil
5. Genehmigung des Jahresberichtes 1992 des Zentralpräsidenten
6. Genehmigung der Jahresrechnung 1992
7. Entlastung des Zentralvorstandes
8. Genehmigung des Budgets 1993
9. Festlegung des Mitgliederbeitrages 1994
10. Statutenänderung
11. Vergabe der 10. Generalversammlung 1994
12. Orientierungen
13. Varia

Die Unterlagen zu den Traktanden 4, 5, 6 und 8 werden an der Generalversammlung aufgelegt.

9. Januar 1993

Mit freundlichen Grüßen  
**Verein Furka-Bergstrecke**  
Für den Zentralvorstand:

A. Gysin  
Präsident

B. Albisser  
Sekretär

Parkplätze sind vorhanden!



## Invitation à la 9<sup>e</sup> assemblée générale ordinaire

Samedi, le 20 mars 1993, à 14.00 heures, Restaurant Kreuz, 3123 Belp

### Ordre du jour:

1. Salutations
2. Ordre du jour
3. Election des scrutateurs
4. Approbation du procès-verbal de la 8<sup>e</sup> assemblée générale ordinaire du 21 mars 1992 à Nottwil
5. Approbation du rapport annuel 1992 du président central
6. Approbation des comptes 1992
7. Décharge du comité central
8. Approbation du budget 1993
9. Détermination des cotisations pour 1994
10. Modification de la statue
11. Attribution de la 10<sup>e</sup> assemblée générale 1994
12. Orientation
13. Divers

Les documents pour les points 4, 5, 6 et 8 seront disponibles à l'assemblée générale.

9 janvier 1993

Avec nos meilleures salutations  
**Association ligne sommitale  
de la Furka**  
Pour le comité central:

A. Gysin  
Président

B. Albisser  
Secrétaire

Parking existant!

## Ab sofort erhältlich!

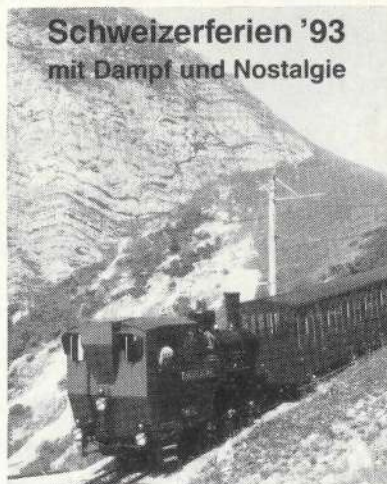
### SCHWEIZER FERIE MIT DAMPF UND NOSTALGIE 1993

Liebe VFB-Mitglieder

Ende Januar ist die Ausgabe 1993 der Broschüre SCHWEIZER FERIE MIT DAMPF UND NOSTALGIE mit einem Umfang von 124 Seiten erschienen. Allen Abonnenten der Publikation und denjenigen, die eine freiwillige Einzahlung für die Ausgabe 1991 und/oder 1992 vorgenommen haben, wurde sie bereits zugestellt.

Wenn Sie die Broschüre nicht erhalten haben, können Sie sie jetzt durch Einsendung des nachfolgenden Abo-Talons bestellen bzw. durch Einzahlung von Fr. 8.– auf das Postcheck-Konto 40-33353-9 der DEK-VERLAGS AG, Im Lutereich 44, CH-4411 Seltisberg. (Bitte Ihren Namen, Vornamen und Adresse auf dem Einzahlungsschein deutlich schreiben!)

Da das Büchlein in den Vorjahren leider immer sehr spät fertig geworden ist, habe ich zu meiner Entlastung Herrn H. Benno Keller beauftragt, die Redaktion der Broschüre zu übernehmen. Aus finanziellen Gründen (steigende Produktionsko-



sten) musste ich mich zudem entschliessen, das Risiko als Herausgeber nicht mehr selbst zu tragen, sondern meiner Firma DEK-VERLAGS AG zu übertragen.

Ich hoffe, dass Ihnen auch die 1993-Ausgabe gefällt und Tips und Anregungen für Ferien und Ausflüge in der Schweiz vermitteln kann. Allen Einzählern danke ich zum voraus für ihr Interesse und ihre Unterstützung der Publikation.

Mit freundlichen Grüßen  
Alfred Gysin  
Präsident VFB und DFB

#### Bestelltalon

Ich / wir sind an einer regelmässigen Zustellung der Broschüre «Schweizer Ferien mit Dampf und Nostalgie» interessiert und bitte(n) um Aufnahme in die Versandliste ab nächster Ausgabe.

Den Kostenbeitrag von Fr. 8.– (inkl. Porto) überweisen wir Ihnen umgehend nach Erhalt der jeweiligen Ausgabe.

Name / Vorname: .....

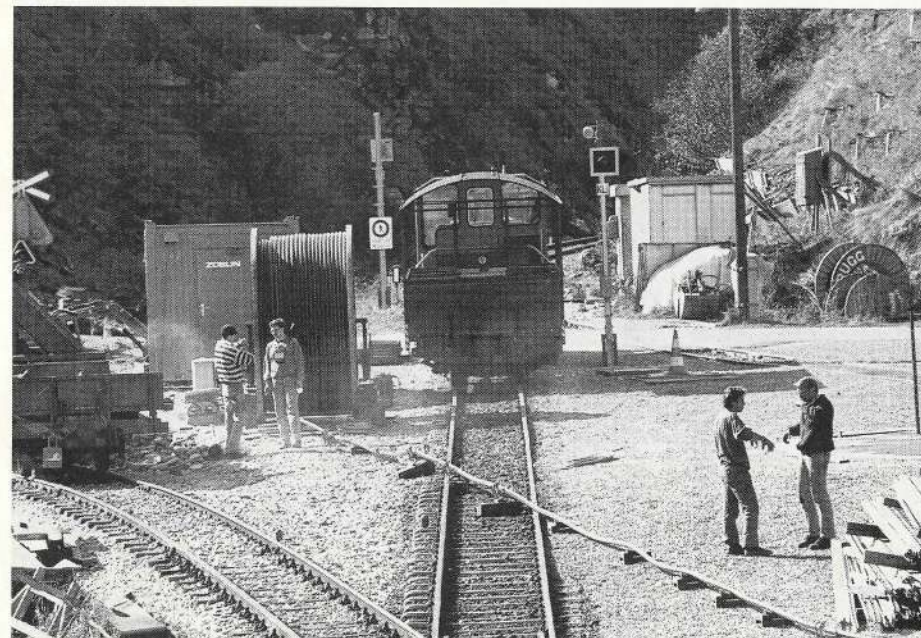
Adresse: .....

PLZ / Ort: .....

Datum / Unterschrift: .....

Talon bitte einsenden an: DEK-VERLAGS AG, Lutereich 44, CH-4411 Seltisberg

## Zürcher Lehrlinge bei der DFB



Während dem Abrollen muss die Bobine (grosse Kabelrolle) ständig geschmiert werden.

Bereits zum 17. Mal führte das elektrotechnische Unternehmen Hans K. Schibli aus Zürich und Umgebung in diesem Herbst ein Lehrlingslager durch. Bisher waren es durchwegs Bergbauern, denen die uneigennütige Hilfe zuteil wurde. Dieses Mal allerdings reisten zehn Lehrlinge nach Realp, um einen Beitrag zum Wiederaufbau der Furka-Bergstrecke zu leisten. Die Betreuung der Lehrlinge lag bei ihrem Ausbilder und Lehrer Ueli Brassler, der den Einsatz kurz und knapp so formulierte: «Erstellen der elektrischen Installationen in der Remise Realp, der Bergstation Tiefenbach und im Windenhaus Steffenbachbrücke.» Das liest sich zwar einfach, war in Wirklichkeit aber ein hartes Stück Arbeit. Für die

fachliche Leitung war Manfred Willi, technischer Projektleiter der DFB, zuständig. Durch seine Kompetenz und den unermüdlichen Einsatzwillen handelte er sich bei allen im Einsatz stehenden Schibli-Lehrlingen eine grosse Bewunderung ein.

Für die Härte ihrer Arbeit kriegten die Jungelektriker gleich am ersten Arbeitstag einen Vorgeschmack, als es galt, die provisorische Stromversorgung der Remise, ein Kabel aus der militärischen Festung St. Gotthard, durch eine armdicke, 700 Meter lange Leitung zu ersetzen. Nur mit Mühe und unter Zuhilfenahme einer motorischen Kabelzugmaschine gelang es bis zum Abend, die tonnenschwere Leitung vom Dorf Realp her durch den Unter-



Frühmorgens erhält die Gruppe Instruktionen, wie das Zugseil mit der Elektroleitung zu verbinden ist.

grund zur Lokremise zu schleppen. Damit hatte die Gruppe bereits zum ersten Mal ihren geschlossenen Durchhaltewillen demonstriert.

Als an einem anderen Tag die Installationen mittels Aufhängung an die Wand der Remise montiert werden sollten, fehlte von der Nagelschussmaschine jede Spur; sie ist nicht rechtzeitig auf dem Bauplatz eingetroffen. Erst am Abend, nach einem harten Arbeitstag, stand das begehrte Gerät zur Verfügung. Nach dem Essen dachte keiner daran, sich hinzulegen. Stattdessen stiegen die «harten Jungs» nochmals in die Arbeitskleider, schwangen sich auf Leitern und Gerüste und knallten in einer ohrenbetäubenden Nagelschuss-Aktion den ganzen «Kabelsalat» an die Wand. Um 10 Uhr nachts war alles perfekt installiert, die Finger zwar krumm vor Kälte, die Gruppe aber tief befriedigt über ihr nächtliches Werk.

Da soll nochmals jemand sagen, die heutige Jugend sei verweichlicht! Natürlich ist dies kein Beispiel für den Verlauf eines gewöhnlichen Lehrlingsabends während dem 14tägigen Lehrlingslager. Da standen Vorträge auf dem Programm, es wurde gejasst oder gelesen und am Abend des Fussball-Länderspiels Italien-Schweiz war der Fernseher im Pöstlisaal geschlossen von den Schibli-Stiften belagert. Allerdings musste auch nach einem Abend mit «Jubel-Trubel-Heiterkeit» am nächsten Morgen pünktlich um 7 Uhr bei beissender Kälte die Arbeit wieder aufgenommen werden. Eine Abwechslung war da der Küchendienst, den alle einmal leisten mussten. Jeden Tag musste einer der Lehrlinge sein Elektriwerkzeug mit dem Rüstmesser vertauschen, um Sigi, dem pensionierten Dr. Masch. Ing., in der Küche zu assistieren.

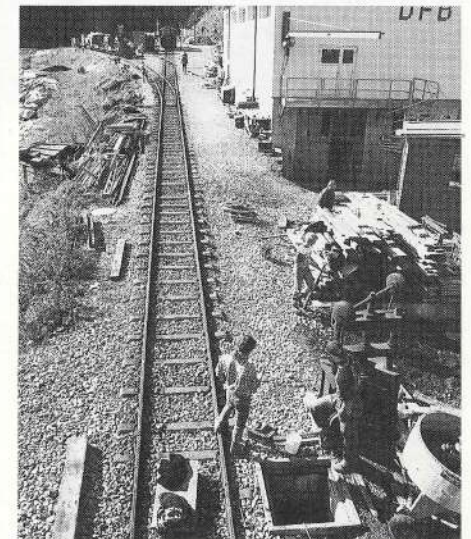


Alle müssen am gleichen Strick ziehen, sonst kann gegen die tonnenschwere Leitung nichts ausgerichtet werden.

Natürlich interessierte es auch die Familien, Freunde und die Vorgesetzten der Lehrlinge, was diese in den beiden Wochen fern von zu Hause leisteten. Traditionellerweise wird dem jeweils am Besuchstag Rechnung getragen. Es waren diesmal rund 40 Gäste, die sich in Realp einfanden, darunter die gesamte «Firmenprominenz», und was besonders freut, war der Besuch vom ehemaligen Lehrlings-Chef Peter Melliger.

Am Ende der beiden Wochen, nach rund 1000 geleisteten Arbeitsstunden, waren sämtliche Aufträge zur Zufriedenheit ausgeführt und die Zürcher Lehrlinge um viele Erfahrungen reicher. Vor allem haben sie gezeigt, dass sie nicht nur fachtechnisch fit sind, sondern auch als Gruppe ausgezeichnet zusammenhalten können.

Unter der Bevölkerung der beiden Furka-Kantone ist der Wiederaufbau der Bahnlinie wenig populär und an den Erfolg des Unternehmens glaubt



Im Vordergrund erkennt man den Zugang zum 30 Meter langen, unterirdischen Werkleitungskanal, den die Lehrlinge mit dem nötigen Innenleben auszurüsten haben. Rechts hinten sieht man die Lockremise.

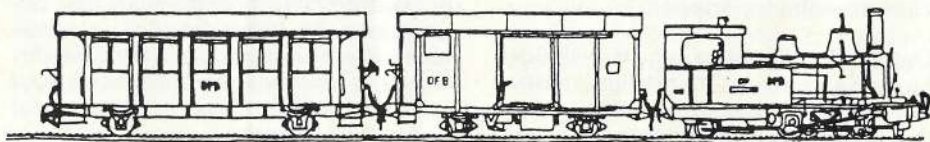




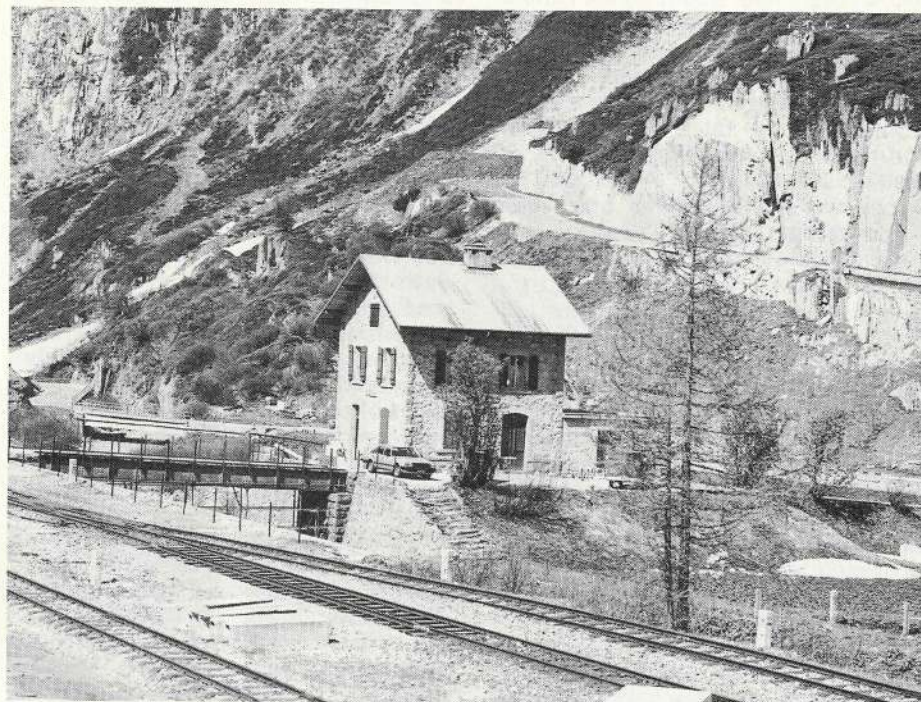
Die Gruppe posiert vor und auf der Dampflock «Weisshorn». Lehrmeister Ueli Brasser steht sinngemäss im Führerstand.

man kaum. Spinner und Phantasten seien es, hört man sowohl im Wallis wie auch in den Strassen des Urnerlandes. Lehrmeister Ueli Brasser – selber kein Eisenbahnfanatiker – ist da allerdings anderer Meinung: «Diese Energie, der Wille und das unermüdliche Engagement, welches diese Leute in das Projekt stecken, kann nur zum Erfolg führen, davon bin ich fest überzeugt.» Diese Meinung hat nicht nur er mit

nach Hause gebracht. Sie wird auch von sämtlichen Mitgliedern seiner Jung-elektriker-Crew geteilt. Sonst hätte sich die Gruppe wohl kaum ganz selbständig und spontan für einen erneuten Einsatz an einem Wochenende bereit erklärt. Somit kann der Verein Furka-Bergstrecke nächsten Frühling also ein weiteres Mal auf die Fachkenntnisse und Muskelkraft der Schibli-Lehrlinge zählen.



## Bauarbeiten am Bahnhof Gletsch 1992



Aussen und innen erstrahlt das Gebäude in neuem Glanz.

Leider gelang es nicht, die noch zu erbringenden Arbeiten in diesem Jahre zum Abschluss zu bringen. Es mussten äusserst viele Stunden aufgewendet werden, von denen man zum Schluss überhaupt nichts sieht. Insgesamt sind wiederum 1800 Stunden (grösstenteils von Mitgliedern der Sektion Ostschweiz erbracht) für die Instandstellung aufgewendet worden. Wir mussten auch feststellen, dass wir von Zulieferern, welche letztes Jahr das Material noch kostenlos zur Verfügung gestellt haben, wir dieses Jahr nur noch einen Rabatt von 30% erhalten haben. Welche Arbeiten sind erbracht worden: Weitere Erneuerung der elektrischen

Installationen, diese Arbeit ist noch nicht abgeschlossen.

Ersatz sämtlicher noch nicht ausgewechselter Fenster durch IV-Fenster. Garantieersatz der schon erneuerten Fenster. Dazu muss bemerkt werden, dass verschiedene Fenster einfach plötzlich Sprünge aufwiesen. Deren Ursache war uns unerklärlich, bis wir durch einen Anruf des jetzigen Fensterlieferanten darauf verwiesen wurden, dass er den Weg unten durch, d.h. über den Genfersee wählte, damit die neuen Fenster ja keinen Schaden erleiden würden und dass das Überdruckventil erst an Ort und Stelle abgedichtet werde. Auf Grund dieser Aussage

konnten wir beim bisherigen Fensterlieferanten begründet reklamieren. Trotz seiner Antwort, dass die Höhe bei den Fenstern berücksichtigt worden sei, wurden alle schadhafte Fenster anstandslos ersetzt.

Montage aller nötigen Türen, was auch wieder Probleme bereitete, wurden dieselben durch den Vertreter des Lieferanten zuerst falsch ausgemessen und mussten ein zweites Mal angefertigt werden. Kurz vor Abschluss der Saison erhielten wir dann doch noch die passenden Türen.

Büro, Officerraum, wie auch die Dusche wurden soweit nötig isoliert und mit Täfer verkleidet bzw. mit einem entsprechenden Abrieb versehen. Die entsprechenden Böden wurden ebenfalls mit Klinker belegt und sind nunmehr leicht zu pflegen.

Im 1. Obergeschoss wurde der Zugang zum 2. Obergeschoss breiter gestaltet. Dadurch, dass der Berichterstatter in den Estrich gezogen ist, haben jetzt die Kioskbetreuer ein Zimmer, welches nicht mehr als Durchgang benutzt werden muss, sondern in welchem diese ungestört verweilen können.

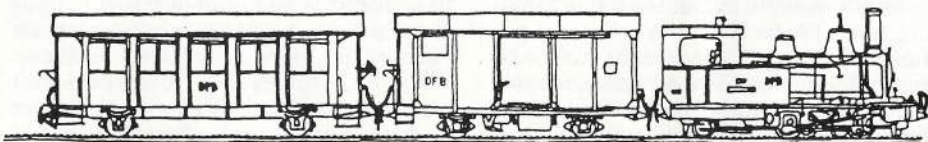
Im 2. Obergeschoss (Estrich) wurde vollständig geräumt und zwei Zimmer samt Toilette eingebaut. Diese Arbeiten benötigen den grössten Zeitaufwand und sind noch nicht fertiggestellt.

Aussen wurde auf Seite Remise die noch fehlende Sickerleitung eingelegt und das Mauerwerk abgedichtet. Dem Gebäude entlang wurden Steinbeete angelegt und der Platz neu bekiest. Das Bord gegen den Parkplatz hin ist mit Stauden bepflanzt worden, und wir hoffen, dass diese gut wachsen werden, was allerdings genügend Zeit benötigt.

Durch einen deutschen Kollegen erhielten wir eine Bahnhofuhr, welche er wenige Minuten vor dem Abbruch in München behändigen konnte. Ein Mitglied aus Olten sah dann diese Uhr, nahm diese mit und besorgte uns kostenlos die Revision der Uhr, und bei der Rückgabe brachte er gleichzeitig noch die notwendige Mutteruhr wie auch eine zweite Bahnhofuhr mit.

Wir hoffen nunmehr gerne, dass im kommenden Jahr alle Arbeiten zum Abschluss gebracht werden können. Eventuell versuchen wir, eine oder zwei Arbeitswochen (vor allem für die Malerarbeiten) auszuschreiben, damit auch die Verpflegung sichergestellt ist. Aber auch dabei wird beachtet, dass die Arbeiten in Gletsch die Arbeiten an der Strecke auf der Urner Seite nicht tangieren dürfen, d.h. wir nur Leute einsetzen werden, welche daselbst als überzählig gelten.

Eugen Gfeller



## Der Rollmaterialpark der DFB

### Kapitel 2: Regelfahrzeuge, Wagen

In loser Folge wird an dieser Stelle über den jeweils aktuellen Stand der verschiedenen Triebfahrzeuge, Personen- und Güterwagen, Bautriebfahrzeuge und Bauwagen sowie Dienstfahrzeuge berichtet.

#### 2. Teil, Personenwagen:

Nachdem im ersten Teil des Aufsatzes einiges über die im Betrieb stehenden oder in Betrieb kommenden Fahrzeuge berichtet wurden, soll im zweiten Teil die geplante Sonderkomposition, bestehend aus dem Speisewagen und dem Restaurantwagen ex Mitropa und dem zusätzlichen Cafeteriawagen besprochen werden.

#### Restaurantwagen WR 4813

Gebaut 1928 bei SWS Schlieren im Auftrag der MITROPA-Speisewagengesellschaft für den Einsatz auf der Berninabahn. Umbau mit Kücheneinbau 1943 und Ausrüstung der Drehgestelle mit Bremszahnrad, so dass der Wagen zwischen Zermatt und St. Moritz frei eingesetzt werden konnte. Weiterer Umbau und Untersetzen von FFA-Versuchsdrehgestellen, später Ausbau des Zahnrades. Heute abgestellt ohne Bremseinrichtungen, die von der RhB für den neuen Doppelspeisewagen verwendet wurden.

Der vierachsige, im Pullman-Look der zwanziger Jahre gehaltene Wagen mit blechverkleideten Holzaufbauten mit Stahlprofilgerüst weist ausgezeichnete Sichtverhältnisse für die Reisenden auf. Das Interieur im Bauhaus-Stil strahlt eine schlichte Eleganz aus. Das Wand- und Deckentäfer besteht aus kaukasischem Nussbaumholz. Die Tische und fensterseitigen Sitze sind fest montiert, die gangseitige Bestuhlung aus einzelnen Sesseln ist frei plazier-

bar. Schöne Beschläge, stilvolle Beleuchtungskörper und die eleganten, massiv gegossenen Messing-Gepäckablagen ergänzen den behaglichen Innenraum.

Durch den Ankauf des Wagens durch die DFB konnte dieser nach Expertenmeinungen eisenbahnhistorisch wertvolle Zeuge der Vergangenheit vor dem Zerfall gerettet werden.

#### Drehgestelle:

Die bisher verwendeten Prototyp-Drehgestelle sollen, sofern sich ein Umbau und die nötige Anpassung lohnt, möglicherweise weiterverwendet werden.

#### Wagenkasten:

Der Wagen wurde infolge des schlechten Zustandes der Aufbauten 1987 aus dem Verkehr gezogen. Für den Einsatz auf der Furka-Bergstrecke ist ein Neuaufbau des Wagenkastens notwendig. Möglichst viele Originalteile sollen im Innenausbau weiterverwendet werden. Das Interieur wird genau nach den bisherigen Vorgaben nachgebaut, damit nichts von der stets so gelobten Ambiance verloren geht. Mit dem Einbau einer modernen Bordküche (Frischzubereitung und Catering) ist der Wagen vielseitig einsetzbar. Das äussere Erscheinungsbild wird durch die Neuanfertigung kaum verändert. Die Dachform wird in der ursprünglichen Ausführung nachgebaut. Es entsteht jedoch die Chance, moderne Bauelemente wie etwa Isolierglasfenster zu verwenden. Nach der Realisierung des Projektes stünde der DFB in Verbindung mit dem Speisewagen WR 4814 und dem Cafeteriawagen WR 2815 aussergewöhnlich attraktives Rollmaterial für Sonderzugarnituren zur Verfügung.

#### Speisewagen 4814

Gebaut 1928 bei SWS Schlieren für den Einsatz auf der Berninabahn. Umbau

1943 mit KÜcheneinbau und Ausrüstung der Drehgestelle mit Bremszahnrad, so dass der Wagen zwischen Zermatt und St. Moritz frei eingesetzt werden konnte. Weiterer Umbau und Untersetzen von FFA-Versuchsdrehgestellen, später Ausbau des Zahnrades. Heute abgestellt ohne Bremseinrichtungen, die für den neuen Doppelspeisewagen verwendet wurden.

#### Drehgestelle:

Die bisher verwendeten Prototyp-Drehgestelle sollen, sofern sich ein Umbau und die nötige Anpassung lohnt, möglicherweise weiterverwendet werden.

#### Wagenkasten:

Es besteht sinngemäss eine vollständige Übereinstimmung mit den Angaben über den WR 4813.

Mit dem Einbau einer einfachen Pantry mit Einrichtung für das Catering-System kann der Wagen als selbständiger Gesellschaftswagen oder in Verbindung mit dem Restaurantwagen WR 4813 eingesetzt werden.

#### Geschichte der ex WR 3813 und 3814

Die Wagen wurden ursprünglich als B4ü 161 und 162 als küchenlose Speise- oder Saalwagen auf der damals noch selbständigen Bernina-Bahn (BB) eingesetzt. Ab 1928 bis zur Weltwirtschaftskrise verkehrten die beiden Wagen in einem Salonzug, bestehend aus den beiden B4ü und dem Küchenwagen Xü 31. Bei Bedarf wurde der Zug mit einem weiteren Wagen verstärkt. 1940 wurde der Küchenwagen in der Werkstätte Poschiavo in eine elektrische Schneeschleuder umgebaut. 1943 liess die Mitropa die beiden Wagen nach Berlin transportieren, wo je eine kleine Küche eingebaut wurde. 1949 kaufte die RhB die beiden Wagen, und fortan figurieren sie im Fahrzeugpark als WR 3813 und WR 3814. Im gleichen Jahr wurden die Drehgestelle mit Bremszahnradern ausgerüstet. Die sehr einfachen Drehgestelle mit direkt angebaute Puffern und Kupplungseinrichtungen wurden später durch die RhB mit

Pendelwiegen ausgerüstet. Bei einem weiteren Umbau wurden die Zug- und Stossvorrichtungen an die Wagenkastenenden verlegt. Dies erklärt auch die relativ modernen Puffer, mit denen die Wagen heute noch ausgerüstet sind (Hülspuffer, Bauart ca. 1954). Die Laufeigenschaften liessen stets zu wünschen übrig. Die ursprünglichen Drehgestelle wurden 1969 durch Prototypen der FFA ausgerüstet. 1974 wurde der Drehzapfenabstand beim Wagen 3814 von 8750 auf 9650 mm vergrössert. Das veränderte Verhältnis von Kastenüberhang zu Drehzapfenabstand wurde so verbessert, jedoch konnten auch hier bei grösseren Geschwindigkeiten die auftretenden unangenehmen Schlingerbewegungen nicht gänzlich behoben werden.

#### Cafeteriawagen WR 2815

##### Wagenkasten:

Der Wagen wurde 1931 als Gepäckwagen D 4063 bei der RhB in Dienst genommen. Vor der endgültigen Ausran-gierung diente der Wagen als fahrendes Studio des Regionalradios «Radio Grisca». Der Zustand des Wagenkastens war bei der Übernahme in der Wagenwerkstatt so schlecht, dass man sich entschloss, diesen abzubrechen. Es ist nun die Möglichkeit geboten, sein Äusseres demjenigen der beiden vierachsigen WR anzupassen (wobei seine ursprüngliche Form nicht entscheidend verändert wird). Seine Aufgabe besteht darin, die nötige Infrastruktur zu den Speise- und Restaurantwagen bereitzustellen. Es werden vornehmlich je ein Damen- und ein Herren-Abort in geschlossener Ausführung eingebaut. Zusätzlich wird der Wagen als Ablage für Kleider und Gepäck (Garderobe) genutzt. Der Hauptraum wird als Cafeteria mit Kaffee- und Snack-Bar dienen.

##### Untergestell:

Das gut erhaltene Untergestell muss den Erfordernissen der DFB angepasst werden. Zahnradachse, Zahnradbremse und zusätzliche technische Einrichtungen müssen eingebaut werden.

Tabelle 5, technische Daten der DFB-Personenwagen (Stand Oktober 1992)

Typ	Tara t	Sitze	Stehplätze	Zula-dung t	Gesamt-gew. t	LüP mm	B mm	H mm	Brems-sen	Elektr. Anlage
BD 2701	7,2	16	—	4,3	11,5	8160	2600	3990	v, h, z	24 V
BD 2702	9,2	—	—	5,8	15,0	10340	2640	3330	v, h	24 V
WRs 2803	9,7	16	14	2,3	12,0	11260	2600	3400	v, h, z	24 V, C
WR 4813	18,0	30	—	3,5	21,5	15320	2500	3420	v, h, z	24 V, AB
WR 4814	20,0	30	—	3,5	23,5	15350	2500	3420	v, h, z	24 V, AB
WR 2815	14,3	—	20	2,2	16,5	10750	2500	3420	v, h, z	24 V, AB
AB 2420	—	32	—	—	—	—	2200	—	v, h, z	24 V
AB 4421	8,6	30	—	2,5	10,8	10000	2180	3180	v, h, z	24 V
B 4222	8,3	30	—	2,3	10,9	10000	2180	3180	v, h	24 V
A 2127	8,0	30	—	3,0	11,0	9500	2560	3400	v, h, z	24 V
B 2228	8,0	40	—	3,5	11,5	9500	2600	3400	v, h, z	24 V
B 4233	21,5	52	—	4,5	17,0	12900	2500	3400	v, h, z	24 V, AB
C 2351	4,7	20	10	2,2	6,9	6940	2650	3400	v, h, z	24 V
C 2352	4,7	20	10	2,2	6,9	6840	2650	3400	v, h, z	24 V

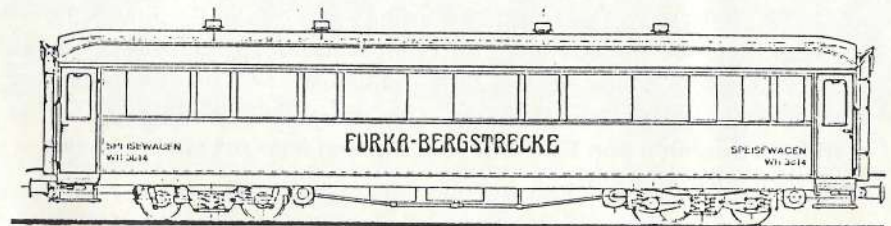
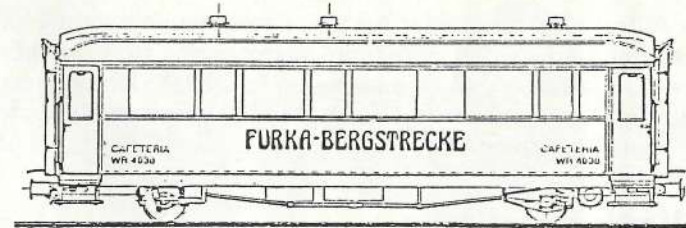
v = Vakuumbremse; h = Handbremse; z = Zahnradbremse, dl = Druckluftbremse  
A = Heizleitung 325 V; B = Steuerleitung; C = Bordnetz 400/240 V

Typenblätter und Beschreibungen von den bereits im Verkehr stehenden Fahrzeugen sind in Vorbereitung (Ausschreibung im nächsten Mitteilungsblatt)

Beat H. Schweizer

##### Quellen:

- Walter Probst, Chef Zf DFB
- Jörg Kreuzmann, Betriebsleiter DFB
- Manfred Willi DFB



Für den Innenausbau unseres «Bahnhofs» in Realp suchen wir für Mai/Juni 93

## Schreiner/Hobbyschreiner

Unser neuer Bahnhof wird gegen Ende Mai in Realp aufgestellt. Bis zum Saisonstart muss noch eine Menge am Innenausbau getan werden, damit wir ab Mitte Juli wieder unsere Fahrgäste verwöhnen können.

Die einzelnen Arbeiten könnten schon vorher im Unterland erledigt und dann in Realp montiert werden.

Melden Sie sich bitte, wenn Sie interessiert sind, beim Betriebsleiter, Herr Jörg Kreuzmann.

Telefon 077/45 53 90 oder 056/72 04 55

Besten Dank für Ihre wertvolle Mitarbeit.

## DFB-Hausbibliothek

Unser Aufruf für Bücher aller Art für unsere Hausbibliothek hat ein grosses Echo ausgelöst. Bereits im kommenden Sommer können unsere «Fronarbeiter» von dieser neuen Freizeiteinrichtung profitieren. Bis dahin muss allerdings noch gesichtet, sortiert, eingeordnet, beschriftet und katalogisiert werden. Aus diesem Grund suchen wir einen oder eine

## Bibliothekar(in)

für unsere inzwischen auf über 2000 Bände angewachsene Fach- und Freizeitbibliothek. Diese Arbeit könnte im Unterland begonnen werden, der Umzug aller Bücher erfolgt erst gegen Ende Mai 93. Diese Stelle würde sich auch für Ehefrauen vom «Furkavirus» befallenen Ehemännern eignen. Bitte melden Sie sich beim Betriebsleiter Jörg Kreuzmann, Telefon 077/45 53 90 oder 056/72 04 55.

**Weitere Spenden von Büchern oder Spielen aller Art sind jederzeit herzlich willkommen!**

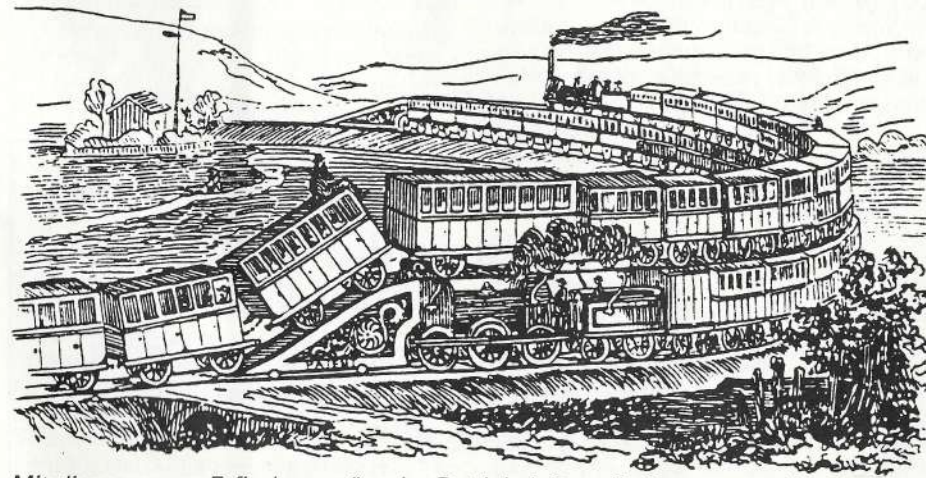
## Die Seite des Betriebsleiters

Unsere «Schwesterbahn», der DVZO, hatte letztes Jahr Grund zum Feiern. Erstmals in der 15jährigen Vereinsgeschichte wurde ein Zweizugbetrieb geführt. Im Einsatz waren dabei die zwei vorbildlich revidierten Ed 3/4 Nr. 2 und Ed 3/3 Nr. 401. Mit diesen Loks und historischen Wagen aus den Anfängen der SBB liessen sich 1992 insgesamt über 16 500 Personen zwischen Bauma und Hinwil in alte Zeiten zurückversetzen. Ich konnte mich von der tadellosen Organisation und dem vorbildlichen Einsatz der Mitarbeiter am letzten Betriebstag, 18. Oktober 92, selber überzeugen. Umsomehr ist es nicht selbstverständlich, dass ausgerechnet diese Bahn mitgeholfen hat, der DFB einen erfolgreichen Start zu ermöglichen. Das bereits ausgebildete Zugpersonal des DVZO hat die Aufgaben im Zugbegleitdienst in der letzten Saison

zum grössten Teil übernommen. Dafür gehört allen beteiligten Zugführern und Kondukteuren des DVZO unser Dank. Da wir im kommenden Jahr über (fast) genügend eigenes Zugpersonal verfügen, wird der Einsatz nur noch sporadisch erfolgen. Speziell jene, welche die Abwechslung lieben und vom «Furkavirus» befallen wurden, werden wir in der Saison 93 wieder an der Furka sehen. Weiter verbunden werden wir aber auf «Betriebsleiterebene» bleiben, sind doch die beiden Betriebsleiter inzwischen «dicke» Freunde geworden. Sicher profitieren beide Bahnen gegenseitig, wir denken dabei längerfristig an gemeinsame Ausbildungsprogramme oder Materialeinkäufe. Liebe Freunde des DVZO – herzlichen Dank für Euren nicht immer leichten Einsatz bei der DFB...

Jörg Kreuzmann, Betriebsleiter DFB

## Humor



*Mit dieser neuen Erfindung wäre der Betriebsleiter alle Sorgen von Zugskreuzungen, und damit von Fahrplangestaltungen los. Sollte sich das Prinzip bewähren, würden wir dieses auf die Saison 95 bei der DFB einführen.*

## Les mots du chef d'exploitation

Notre «parent», le DVZO qui pousse son panache dans l'Oberland zurichoïse entre Hinwil et Bauma, a eu de quoi célébrer l'année passée. Pour la première fois au cours de ses quinze ans d'existence, il a dû mettre deux compositions en marche, tirées par une Ed 3/4 et une Ed 3/3 No.401 superbement révisées. Elles tiraient des wagons datant du premier âge des CFF et eurent à véhiculer 16 500 personnes désireuses de sacrifier à la nostalgie. J'ai pu me rendre compte moi-même de la parfaite organisation et de l'excellent travail des collaborateurs le dernier jour de marche, le 18 octobre 1992. Il est dès lors d'autant plus remarquable que ce chemin-de-fer ait contribué très utilement à la réussite des débuts du CVF. Le personnel convoyeur du DVZO, parfaitement instruit, a assuré durant la saison passée la plus grande partie de l'accompagnement des trains du CVF durant la der-

nière saison. Nous devons de grands remerciements à tous les chefs de train et contrôleurs du DVZO. Attendu que pour la saison prochaine nous disposons de (presque) suffisamment de personnel, leur collaboration ne sera que sporadique. Nous reverrons en 1993 spécialement ceux qui aiment le changement et ceux qui ont pris goût à la Furka. C'est cependant au niveau des chefs d'exploitation que nous resterons liés car les deux chefs de part et d'autre sont devenus «bons copains». Il ne fait pas de doute que les deux «réseaux» ne pourront qu'en profiter. Nous songeons en cela à des cours d'instruction, à des achats de matériel en commun. Chers amis du DVZO, merci pour votre collaboration, pas toujours aisée, au CVF.

Jörg Kreuzmann  
chef d'exploitation du CVF

### Vorankündigung

## Generalversammlung 1993

der Sektion Innerschweiz

mit Besichtigung von Werkstätte und Depot  
der Pilatusbahn in Alpnachstad,  
am Samstag, 6. März 1993, nachmittags

Detailprogramm folgt!

## Sektionsnachrichten



Sektion Innerschweiz  
Postfach 4922  
6002 Luzern

### Erinnerung

Liebe Sektionsmitglieder  
Auch in diesem Jahr wollen wir wieder unseren Beitrag an die Fronarbeit zugunsten der Furka-Bergstrecke durch Sektionseinsätze leisten; schliesslich hat ja unsere Sektion wohl die kürzeste Anreise. Allerdings sind die Anmeldungen (letztes Blatt unserer Sektionsnachrichten 2/92) noch recht spärlich. Aber es gibt sehr viel zu tun – auch in Bereichen, die keine körperliche Geschicklichkeit erfordern, – also packen wir's an! Dabeisein ist Ehrensache!

Roland Mühlethaler  
Sektionspräsident



Sektion Nordwestschweiz  
Postfach 3468  
4002 Basel

### Exkursion zur «Schindler Waggon AG» in Pratteln, am Samstag, 7. 11. 1992

Fährt man mit der Bahn, dem Tram oder mit dem Auto von Basel nach Pratteln, so fallen einem die Gebäude der Schindler Waggon AG und die oft auf dem Gelände stehenden Fahrzeuge unweigerlich auf. Der Wunsch nach einem Blick hinter die Kulissen wird in jedem Bahnbegeisterten wach werden. So wurde der Vorschlag unseres Präsidenten, Hans Maurer, eine Betriebsbesichtigung in Pratteln zu vermitteln, von der Wagenbaugruppe (leider hat sie noch immer zuwenig Aktive) sehr

begrüsst. Natürlich stiess dieser Anlass auch bei den übrigen Mitgliedern der Sektion auf grosses Interesse, so dass sich schliesslich 75 Wissensdurstige beiderlei Geschlechts und aller Altersstufen zum Rundgang einfanden.

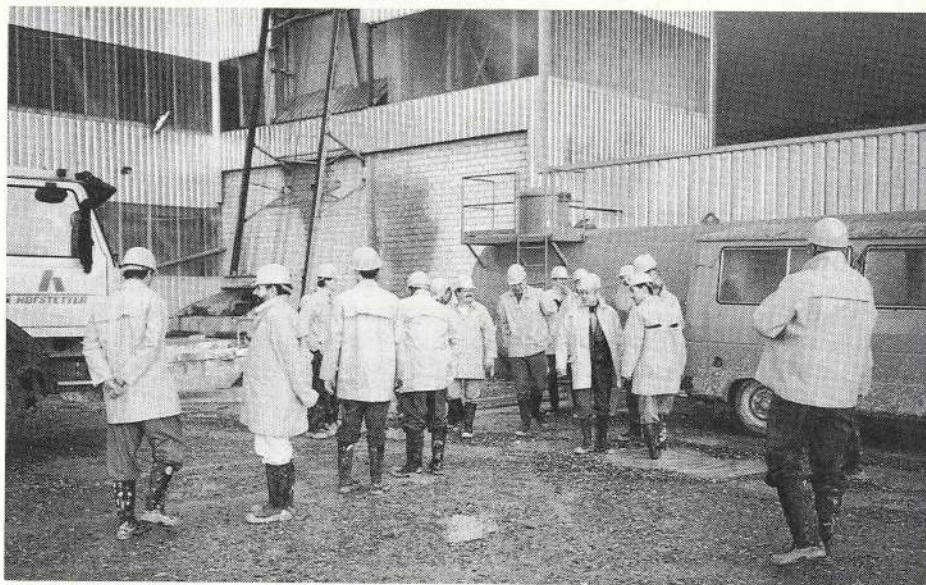
Von der Firma wurden uns in den Herren H. Nyfeler, H.B. Aenishänsli, R. Feisst und H.J. Nonn sachkundige Führer zur Verfügung gestellt. Der grossen Teilnehmerzahl wegen konnten nicht alle Anwesenden das «Werden» eines Fahrzeuges in logischer Reihenfolge erleben. Die Besichtigung führte jedoch alle zu den Lagerhallen von Rohmaterialien, zur Abteilung für Kastenbau, in die mechanische Abteilung, zur Detailschlosserei, der Malerei und der Abteilung für Innenausbau. Man konnte den Konstruktionsweg einer Neuanfertigung (z.B. Pendelzüge der WB), aber auch die Reparatur von Kollisionsschäden und die normale Revision von Fahrzeugen (z.B. Tramwagen der BLT) mitverfolgen. Als Stadt-Basler fragt man sich natürlich, warum die Basler Verkehrsbetriebe diese modernst eingerichteten Werkstätten nicht ebenfalls mit dem Unterhalt ihrer Fahrzeuge beauftragen (vielleicht wäre es hier um einiges billiger als im Staatsbetrieb).

Zum Abschluss wurden alle Teilnehmer in die Kantine eingeladen, wo bei einem reichhaltigen Apéro Gelegenheit zu einer gemütlichen Frage- und Diskussionsstunde mit den Fachleuten geboten wurde. Zudem konnten alle Teilnehmer eine umfangreiche Dokumentationsmappe nach Hause nehmen, die über das Fabrikationsspektrum der Firma orientiert.

Wir möchten den Verantwortlichen der Schindler Waggonbau AG für die wohlgeleitete Organisation der Betriebsbesichtigung, die Bewirtung und den fachkundigen Begleitern des Rundgangs für das Gebotene herzlich dan-

ken. Wir alle hoffen, dass die Firma trotz der Ablehnung des EWR-Vertrages ihre Aktivitäten auch im Ausland

weiterverfolgen kann und der Schweiz, vor allem natürlich unserer Basler Region erhalten bleibt.

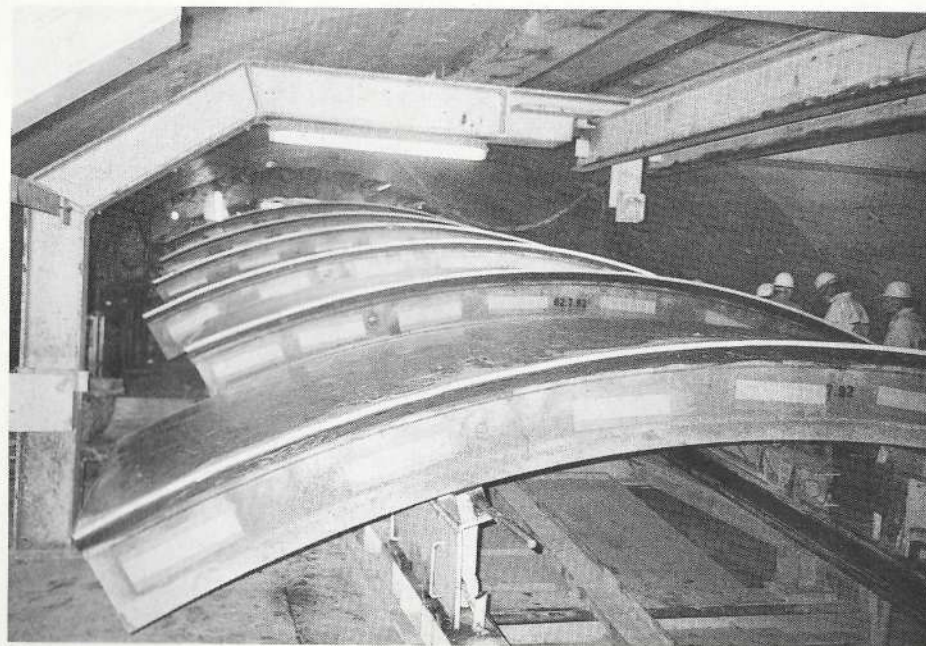


Vor der Fabrikationshalle für Tübbinge in Mattstetten.

#### Exkursion nach Mattstetten/ Grauholztunnel

Am 12. November 1992 besuchten wir die Grossbaustelle der SBB im Grauholz mit einer Gruppe von 31 Bahnfans und bekamen eine Ahnung von den gigantischen Ausmassen der Bahn-2000-Anlagen im Raume Bern. Als Einführung wurde uns eine sehr gute Tonbildschau und ein instruktives Referat von Herrn Egli, zuständiger Bauingenieur, geboten. Dann hiess es Schutzkleider, Stiefel und Helm fassen, um für den bevorstehenden «Tunnelbodenschlamm» gewappnet zu sein. Ein bisschen als «Sardinen» in Gelb statt Grau verfrachtete man uns in zwei Kleinbusse und los ging's in den «Hades». Am Ende der etwas holprigen, aber umso amüsanteren Fahrt, erreichten wir das Ende der über 230 Meter (!) langen, gewaltigen Bohrmaschine. Diese überquerten wir

auf einer Art Laufgang unter dem bereits fertigen Tunnelgewölbe zu Fuss, bis zur eigentlichen Vortriebsmaschine. Vorn sah man den riesigen Hydroschild mit den Andruckpressen (48 Stück mit einer Leistung von 1800 Tonnen und totaler Vorschubkraft des Schildes von 10 000 (!) Tonnen. Im Lockergestein mit Grundwasser wird die Vortriebseinheit mit unter Druck stehender Flüssigkeit (Bentonit) gehalten; darin dreht auch das Fräsräd von 11,65 m Durchmesser, was dem gesamten Tunnelvolumen entspricht. Das abgefräste Material wird zusammen mit dem Bentonit abgepumpt, dann separiert und auf den sog. Nachläufern in feste und flüssige Bestandteile getrennt. Über kilometerlange Förderbänder wird das Ausbruchmaterial auf eine Deponie geschafft. Das Bentonit wird in den Kreislauf zurückgepumpt und wieder in die



Tübbinglift zum Einbauen der Elemente bereit.

Abbaukammer gepresst. Der Vortrieb ist kontinuierlich in Betrieb und wird nur kurz durch den Einbau der sechs Tübbingelemente (Betonringe) unterbrochen. Diese werden zu einem Kreisring von 1,80 Meter Länge zusammengebaut. Danach stösst sich der Hydroschild auf dem neuen Ring mittels der hydraulischen Pressen ab, um erneut 1,80 Meter vorzufahren, dabei wird gleichzeitig der ganze «Bauzug» von 200 Metern Länge mitgezogen (!). Die Tagesleistung beträgt rund 10 Meter, mit Erstellung des fertigen, wasserdichten Tunnels.

An die beeindruckende Besichtigung des Tunnels schloss sich der Besuch in der nah gelegenen Tübbingfabrikation an. Der Tunnel erhält eine 0,4 m dicke, einschalige Auskleidung aus industriell

gefertigten Betonelementen in Millimeter-Genauigkeit (!). Die einzelnen Tübbingelemente wiegen 10 Tonnen und werden mittels modernster Verfahrenstechnik gebaut. Zur Verkürzung der Ausschaltzeit durchlaufen die Frischlinge (hat nichts mit Wildsäuen zu tun) in 5 Stunden einen Dampfkanaal mit 50 Grad C, danach werden sie von Hand geschliffen und kontrolliert und einen Monat zwischengelagert vor ihrem Einbau. Nach kurzem Umtrunk auf dem Rückweg zur Haltestelle Mattstetten gings mit Kolibri und Schnellzug zurück nach Basel. Die angeregten Gespräche, der Austausch von Furkafotos und Erinnerungen an das für uns ereignisreiche 1992 rundeten den interessanten Ausflug ab.

Peter Kelterborn



Sektion Solothurn  
Postfach  
2544 Bettlach

Unsere nächsten Veranstaltungen:

- Generalversammlung am 16. März 1993 in Oensingen
- Jeden Samstagvormittag und Montagabend: Arbeiten in der Werkstätte Oensingen.



Sektion  
Norddeutschland

Am 8. November 1992 war die Sektion Norddeutschland zur Modellbahnborse vom Modelleisenbahnclub Schleswig eingeladen, die dort am Wikingerturm stattfand. Zwei Furkafreunde aus Hamburg warben dort auf dem uns kostenlos zur Verfügung gestellten Info-Stand an gut frequentierter Stelle für die Furka-Bergstrecke.

Versorgt mit Postern und Prospekten aus der Schweiz wurden wir dankenswerterweise auch von den Mitarbeiterinnen des Schweizer Verkehrsbüros in Hamburg, wie schon mehrmals geschehen.

Gleich nach der Eröffnung der Börse um 10 Uhr füllten sich die Ausstellungsräume mit Publikum, ja es war zeitweise eine Drängelei. Wenn auch die Mehrzahl der Besucher zu den Verkaufsständen drängten, so kam an unserem Info-Stand fast jeder vorbei, da der Stand sehr zentral lag. Dadurch kamen wir mit vielen Besuchern ins Gespräch, um ihnen nach mündlicher Information «Gedrucktes» mitzugeben, um in Ruhe am Stand «Gehörtes» zu Hause nachlesen zu können. Eine

Dame der örtlichen Presse liess sich ausführlich über unser Anliegen informieren, nachdem ein Pressefotograf unseren Info-Stand mit der Schweizer Flagge im Hintergrund fotografierte.

Wir sind mit Dank an den M.E.C. Schleswig, der dortige Furka-Freund Wilfried Beneke hatte in seinem Club den Info-Stand für uns arrangiert, und dem Gefühl nach Hause zurückgekehrt, die Furka-Bergstrecke im Norden unseres nördlichsten Bundeslandes, etwa 1200 km entfernt von der imposanten Bergwelt der Furka-Bergstrecke, bekannter gemacht zu haben.

Vielleicht entschliesst sich der eine oder andere Besucher dieser Börse, unsere Arbeit an der Furka in irgendeiner Weise zu unterstützen oder als Fahrgast des «Blue Trains» das Schweizer Hochgebirge zu geniessen.

Ralf Hamann



Sektion  
Rhein-Neckar

#### **Bauwoche der Sektion Rhein-Neckar vom 21. bis 26. 9. 92**

Am Sonntagabend – am Vorabend der Bauwoche – wurden wir wie in jedem Jahr zuvor, von Walter Willi begrüsst und danach in fünf Arbeitsgruppen eingeteilt.

Insgesamt waren 29 Fronarbeiter anwesend – davon 21 von unserer Sektion.

Es wurden die Gruppen Gleisbau, Hangsicherung (Steinkörbe) Kabelgraben, Ölabscheider-Einbau und Logistik gebildet.

Die Gruppe Gleisbau arbeitete zwischen der Station Tiefenbach und dem Stein tafel-Viadukt (Alp Stein tafel) und richtete sowie stopfte das dort in Richtung Hang verschwenkte Gleis.



Foto: Fränsing

Trotz widriger Umstände – wie schlechtes Wetter und zeitweise defekter Maschinen und Draisinen – wurde ein guter Arbeitsfortschritt erzielt.

Zur Verbreiterung des Alpweges zur Alp Stein tafel – bisher musste der Senn mit seinem Traktor zum Milchtransport unser Trassee benutzen (zu FO-Zeiten führte diese jeweils mit dem ersten und letzten Zug diese Transporte aus) – und zur gleichzeitigen Hangsicherung wurden etwas unterhalb der Alp Stein tafel talseitig Steinkörbe gesetzt.

Von verschiedenen Arbeitsgruppen vor uns wurden schon etwa 40 Steinkörbe aufgestellt und gefüllt. Die Arbeiten in diesem Streckenabschnitt wurden von uns durch das Aufbauen von acht Steinkörben (16 m<sup>3</sup>) beendet.

Infolge schlechter Witterung konnte an dieser Baustelle nur rund 3½ Tage gearbeitet werden – in der restlichen Zeit war die Gruppe Hangsicherung der Gruppe Kabelgraben zugeteilt.

Die Gruppe Kabelgraben arbeitete zwischen der Remise und dem Hotel des Alpes. Hier sollten zwei Leerrohre zur Aufnahme von Telefon und Starkstromkabel für eine schon lange notwendige Verstärkung der Stromversorgung des Installationsplatzes verlegt werden.

Als Vorbereitung hierfür musste die Grasnarbe in Form ausgestochener Grassoden (etwa 40 × 20 cm) abgehoben werden und neben dem danach maschinell auszuhebenden Graben abgelegt werden. Dazu waren unzählige Spatenstiche nötig, wobei der völlig durchnässte Boden vor allem das Herausheben der Soden massiv erschwerte.

Die Arbeiten wurden zur völligen Zufriedenheit unseres «preussisch-korrekten» Gruppenleiters durchgeführt. Nach dem Ausbaggern des Grabens (mit einem Stelzbagger) wurden die zwei Leerrohre verlegt und der Graben wieder geschlossen. Am Freitag konnte sogar noch damit begonnen werden,

die Grassoden wieder einzusetzen und die mit Erdreich «verschmutzte» Wiese wieder zur reinigen.

Zum schlussendlichen Einbau eines Öl-abscheiders im Bereich der Lok-Entschlackungsgrube sollte die Gruppe 4 erneut eine Grube ausheben. Schon bald stiess man auf kreuzende Entwässerungsröhre, die planlich nicht dokumentiert waren und die umfangreiche Verlegungsarbeiten der Containerlager-

Entwässerung erforderlich machten. Die ganzen Arbeiten konnten natürlich nur deshalb so erfolgreich durchgeführt werden, da wir von einer sehr engagierten Gruppe «Logistik» versorgt wurden. Das Essen war im wahrsten Sinne des Wortes köstlich und traf immer – trotz gelegentlich ausgefallener Draisine – pünktlich auf den Baustellen ein.

Es war wieder, wie schon in den Jahren zuvor, eine interessante, ereignisreiche und schöne Zeit an der Furka.

Wolfgang Martin  
Thomas Kreidermacher



Sektion  
Nordrhein-Westfalen  
(NRW)

Vom 5. bis 9. November 1992 fand in den Kölner Messhallen die «Modell-eisenbahn/Spielaktiv 1992» statt. Die Sektion NRW war dort mit einem 24 m<sup>2</sup> grossen Stand vertreten. An den fünf Tagen tummelten sich diesmal über 100 000 Besucher auf den 32 000 m<sup>2</sup> Ausstellungsfläche. Anziehungspunkt war bei uns wieder einmal unsere «Furka-Modul-Anlage». Zeitweise drängten sich so viele Menschen an unseren Stand, dass man wirklich den Überblick verlor. Wie so etwas enden kann, zeigte sich bei einem benachbarten Aussteller, der leider einen ärgerlichen Diebstahl zu beklagen hatte.

Unser Bestreben war es diesmal, verschiedene Zielgruppen anzusprechen. Wir versuchten uns in Menschenkenntnis und sprachen mit den DFB-Prospekten und Zeichnungsscheinen potentielle Mitglieder oder Aktionäre an. Dabei versuchten wir, das Informationsmaterial möglichst mit einigen erklärenden Worten abzugeben.

Das Publikum war in Köln international. Nicht nur aus dem europäischen Umland, ja selbst von einer entfernten Insel konnten wir Besucher begrüßen, die sich sehr interessiert an unserem Projekt zeigten. Fremdsprachen waren angesagt! Viele Eisenbahnfreunde trugen sich in unsere ausgelegte Liste ein. Erste Rückmeldungen sind bereits zu verzeichnen. Auch sonst hoffen wir auf eine nachhaltige Wirkung, besonders was die Aktienkapitalerhöhung angeht. Bei dieser Gelegenheit möchten wir uns noch einmal sehr herzlich bei Wolfgang Schmidt bedanken, der uns an zwei Tagen tatkräftig auf unserem Stand unterstützte. Auch dem Schweizer Verkehrsbüro in Düsseldorf gilt unser Dank. Es versorgte uns wieder mit nützlichem Informationsmaterial.

Vom 27. bis 29. November fand, ebenfalls in den Kölner Messehallen, der «Reisemarkt» statt. Leider erfuhren wir zu spät davon, so dass wir dort nicht persönlich teilnehmen konnten. Freundlicher Weise bot uns jedoch das Schweizer Verkehrsbüro an, unser Informationsmaterial an seinem Stand auszulegen. Wir machten dankbar davon Gebrauch. Anlässlich eines Privatbesuches auf der Ausstellung liess sich feststellen, dass sich unsere Prospekte und Zeichnungsscheine grossen Zuspruchs erfreuten.

Nachträglich möchten wir nochmals allen Spendern, Organisatoren und Teilnehmern herzlich danken.

Unser nächstes Ziel ist die «Inter-Modellbau 93» in Dortmund. Wir hoffen, vom 31. 3. bis 4. 4. wieder teilnehmen zu können. Wir bitten Sie, den genannten Termin schon einmal vorzumerken.

## Bestellatalon für Verkaufsartikel

Anz.	Bücher/Video		Anz.	
—	Dia-Serie 2 «Vietnam»	Fr. 12.—	—	Von der Dampfromantik zum Swiss-Express Fr. 24.—
—	Dia-Serie 3 «Bauzüge»	Fr. 12.—	—	«Die Furka-Bergstrecke», Schweers+Wall, Ausgabe 1990 Fr. 24.—
—	«Glacier-Express», Video VHS	Fr. 99.—	—	Stimmungsbilder «Eisenbahnen I» Fr. 27.—
—	«Operation DFB, Vietnam», Video VHS	Fr. 98.—	—	Atmosphères «Ferroviaires I» Fr. 27.—
—	«Geschichte des Landes um die Furka», H. Kreuzer	Fr. 27.50	—	Sammelmappe für Mitteilungsblätter Fr. 15.—
—	Faltbeilage zu «Das Grosse Buch der FO»	Fr. 15.—		
<b>Postkarten-Sets</b>				
—	Nr. 10 Furka-Bergstrecke I	Fr. 10.—	—	Nr. 15 Furka-Bergstrecke II Fr. 10.—
—	Nr. 11 Furka-Oberalp	Fr. 10.—	—	Leutwyler FO II Fr. 12.—
—	Nr. 12 Glacier-Express	Fr. 10.—	—	Leutwyler FO III Fr. 12.—
—	Nr. 13 Dampflokomotiven	Fr. 10.—	—	Leutwyler FO IV Fr. 12.—
<b>Diverses</b>				
—	Medaille «Weisshorn», Silber	Fr. 50.—	—	Rotwein-Gläser 1,4 dl, im 6er-Pack Fr. 37.—
—	— Silber, vergoldet	Fr. 80.—	—	Fendant, Karton zu 12 Flaschen 7 dl Fr. 140.—
—	Medaille «Vietnam», Silber	Fr. 50.—	—	Döle, Karton zu 12 Flaschen 7 dl Fr. 150.— (bei Abnahme von mind. 2 Kartons Fr. 10.— Rabatt pro Karton)
—	— Silber, vergoldet	Fr. 80.—	—	T-Shirt weiss, Grössen S, M, L, XL Fr. 15.—
—	Luxusetui für Medaillen	Fr. 10.—	—	— Grösse XXL Fr. 18.—
—	Kleber (Signet VFB)	Fr. 2.—	—	T-Shirt gelb, ciel, Grössen S, M, L, XL Fr. 17.—
—	Faserschreiber-Set (4 Farben)	Fr. 5.—	—	— Grösse XXL Fr. 20.—
—	Feuerzeug mit Schriftzug	Fr. 2.—	—	Pullover weiss, Grössen S, M, L, XL, XXL Fr. 29.—
—	Brustbeutel (für Ausweise usw.)	Fr. 12.—	—	— gelb, türkis, marine, grau, rot solange Vorrat Fr. 32.—
—	Einkaufstasche	Fr. 6.—	—	Regenjacke, zwei Grössen Fr. 20.—
—	Jutetasche	Fr. 5.—	—	Mütze Fr. 4.—
—	Vereinsabzeichen zum Anstecken	Fr. 5.—	—	Fahne mit Vereinssignet Fr. 125.—
—	Stickabzeichen zum Aufnähen, 6x10 cm	Fr. 6.—	—	Murmeli Fr. 25.—
—	Flaschenöffner (Kellnermesser)	Fr. 5.—		
—	Notbremse (Zapfenzieher)	Fr. 10.—		
—	Weisswein-Gläser 1 dl, im 6er-Pack	Fr. 15.—		

Wein in 7-dl-Flaschen, Lieferung nur in der Schweiz.

Verein Furka-Bergstrecke, Materialstelle, Zürcherstrasse 209, CH-8500 Frauenfeld  
Lieferung mit Rechnung, Mindestbestellwert Fr. 10.—, zuzüglich Versandkosten

Name: \_\_\_\_\_ Vorname: \_\_\_\_\_  
Adresse: \_\_\_\_\_ PLZ/Ort: \_\_\_\_\_  
Datum: \_\_\_\_\_ Unterschrift: \_\_\_\_\_